

eine wenig beachtete Anfangsform der Lebensversicherung liege¹⁴⁾.

Gut sind wir unterrichtet über die Lübecker Sklavenkasse, deren Anfänge aber noch Fürsorgezüge aufwies, also keinen allgemeinen Rechtsanspruch auf Versicherungsleistungen gab¹⁵⁾. Es galt das Subsidiaritätsprinzip, mögliche Loskaufleistungen Verwandter oder von Freunden entlasteten die Kasse. Auch hier ging also - wie in anderen Bereichen - die Fürsorge der Versicherung voran. Mit der Zeit gewann das Assekuranzmerkmal die Oberhand. Das wird u. a. daran deutlich, daß die Lübecker Sklavenkasse später bei Erwerbsversicherern Deckung nahm, also eine Rückversicherung abschloß¹⁶⁾.

Leider gewinnt ja der betrübliche Anlaß, sich mit Lösegeldversicherungen zu befassen, an Aktualität.

4. Ungewißheit des Bedarfs (Inflationsrisiko)

a) Zu Lasten der Versicherer

Gerathewohl und Mitarbeiter weisen auf die Schwierigkeiten der Rückstellungsberechnung bei Haftpflichtschäden hin, deren Abwicklung sich über längere Zeit erstreckt (Schmerzensgeldrenten, Unterhaltsrenten, Regreß der Sozialversicherungsträger¹⁷⁾). Den Hebel für Rentenerhöhungen bildet im privatrechtlichen Bereich § 323 ZPO, dessen Ausweitung droht. Bisher nahm man an, daß eine Änderung der *Rechtsprechung* keine wesentliche Veränderung der Verhältnisse im Sinne dieser Vorschrift darstelle¹⁸⁾. Ob es hierbei bleiben wird, erscheint zweifelhaft, weil die Rechtskraftwirkung durch die §§ 19, 21 AGB-G angetastet worden ist¹⁹⁾: Wer auf Grund einer Verbandsklage zur Unterlassung verurteilt worden ist [was der Verurteilung zu wiederkehrenden Leistungen im Sinne des § 323 ZPO gleichsteht²⁰⁾], kann trotz Rechtskraft die Wirkungen dieses Urteils abwenden, wenn eine höchstrichterliche Entscheidung, ebenfalls auf Grund einer Verbandsklage ergangen, eine gleichartige Klausel bei einem anderen Verwender nicht beanstandet hat. Derartige Eingriffe in das Rechtskraftsystem könnten Schule machen, wie ein Blick auf die „Aufweichung“ bindender *Verwaltungsakte* zeigt (vgl. § 40 II VerwVerfG KOV; § 51 I S. 1 VerwVerfG; Entwurf § 43 VerwVerfG SGB X).

Aber auch von anderer Seite kommen Erschwernisse auf den Haftpflichtversicherer und den Rückversicherer zu, wenn nämlich die *Aufsichtsbehörde* im Interesse der Geschädigten die Berücksichtigung höherer Deckungssummen verlangt, als es der Vertrag vorsieht²¹⁾. Unter all dem leidet insbesondere die Kraftfahr-Haftpflichtversicherung wegen ihrer Tarifbindung²²⁾.

Das Risiko der Geldentwertung wird zu Lasten des Versicherers überall dort akut, wo die Unterversicherungsregel des § 56 VVG nicht greift, also auch wo der Versicherer - wie in den technischen Zweigen²³⁾ und in der Kraftfahrversicherung - Reparaturkosten zu leisten hat.

Bei andauernder steigender Geldentwertung könnte es dahin kommen, daß das Inflationsrisiko, das die Kumulgefahr mit allen politischen Risiken teilt, als untragbar angesehen wird, weil der Kumulfall nicht mehr als genügend ungewiß anzusehen ist²⁴⁾.

b) Zu Lasten der Versicherungsnehmer

Ist nach dem Vertrag die Versicherungsleistung auf den Zeitpunkt des Versicherungsfalls zu beziehen, so trägt nicht der Versicherer, sondern der VN das Risiko des Abwicklungsschadens. Er kann sich durch eine Nachversicherung decken. Dieses begrenzte und überschaubare Inflationsrisiko ist nicht im Sinne der Ausführungen oben zu a) versicherungsfremd. In demselben Maße wie der Stichtag für den Entschädigungswert hinausgeschoben wird, etwa auf den Termin der letzten mündlichen Verhandlung im Prozeß²⁵⁾, büßt die Nachversicherung an Interesse ein, weil insoweit der Abwicklungsschaden wieder den Versicherer trifft.

¹⁴⁾ Ebel ZVersWiss 63, 222.

¹⁵⁾ Vgl. Sieg VW 55, 456.

¹⁶⁾ Sieg VW 55, 482; ähnlich auch in Hamburg: Ebel ZVersWiss 63, 228.

¹⁷⁾ Gerathewohl u. a. wie oben in Fußn. 2) S. 313, 372, 378 f.

¹⁸⁾ Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 37. Aufl. 1979, § 323 Anm. 2 C.

¹⁹⁾ Vgl. Gaul in Festschrift zum 70. Geburtstag von G. Beitzke, 1979.

²⁰⁾ Thomas/Putzo, ZPO, 8. Aufl. 1975, § 323 Anm. 2 d; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann wie oben in Fußn. 18) § 323 Anm. 5 B.

²¹⁾ Vgl. VerBAV 76, 350.

²²⁾ Gerathewohl u. a. wie oben in Fußn. 2) S. 376.

²³⁾ Gerathewohl u. a. wie oben in Fußn. 2) S. 175.

²⁴⁾ Vgl. Gerathewohl u. a., Rückversicherung, Grundlagen und Praxis, Bd. I, 1976, S. 249 f.

²⁵⁾ Vgl. zu alledem Bruck/Möller, VVG, 8. Aufl. 1972, § 56 Anm. 31.

Ist der Begebung des Konnossements in § 663 a HGB ex tunc- oder ex nunc-Wirkung beizumessen?

Eine Untersuchung von Kapitän Jens Paulsen, Ahlerstedt/Hamburg*)

I. Einführung in die Problematik

Gemäß § 663 II Nr. 4 HGB findet die in § 662 HGB normierte zwingende Verfrachterhaftung auf Charterpartien keine Anwendung. Dieser Grundsatz wird jedoch durch die Vorschrift des § 663 a HGB in dem Fall eingeschränkt, in dem bei einer Raumverfrachtung ein Konnossement ausgestellt wird: In diesem Fall gilt die zwingende Haftung des § 662 HGB von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird. Jedoch findet auch in diesem Fall § 662 HGB im Rahmen des § 663 I, II Nr. 1-3 HGB und des Art. 2 DVOzSFrG außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des § 662 HGB keine Anwendung.

Im Rahmen des § 663 a HGB ergeben sich insbesondere zwei Fragen:

1. Unter welchen Voraussetzungen liegt eine Begebung des Konnossements an einen Dritten nicht vor? Liegt also z. B. im Falle einer Rückindossierung eine Begebung des Konnossements an einen Dritten vor mit der Rechtsfolge des § 662 HGB?

2. Greift § 662 HGB gem. § 663 a HGB ex nunc mit Begebung des Konnossements an einen Dritten ein, so daß für den Zeitraum vor der Begebung des Konnossements Frei-

zeichnungen des Verfrachters ohne Beachtung des zwingenden Haftungsrahmens des § 662 HGB dem Konnossementsinhaber gegenüber wirksam sind oder aber ist der Begebung des Konnossements eine ex tunc-Wirkung beizumessen, so daß sie hinsichtlich des Eingreifens von § 662 HGB auf den Zeitpunkt der Übernahme der Güter durch den Verfrachter zurückwirkt?

Nachfolgend soll die zweite Frage untersucht werden: Kann sich also der Verfrachter für einen Schaden, der nach Übernahme der Güter, aber vor der Begebung des Konnossements an einen Dritten erfolgt, wirksam freizeichnen, ohne daß die zwingende Haftung des § 662 HGB eingreift?

II. Gesetzestexte

§ 663 a HGB ist auf Art. 1 b des IUK (Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25. 8. 1924) zurückzuführen. Das IUK selbst beruht auf einem im Endergebnis leicht

*) Die Untersuchung ist Bestandteil einer nach Anregung der Herren Prof. Dr. Gerrit Winter und Prof. Dr. Manfred Weber am Seminar für Versicherungsrecht der Universität Hamburg vorgelegten Arbeit über ausgewählte Probleme der Reisecharter.

modifizierten Entwurf der International Law Association, der 1921 in Haag fertiggestellt wurde, so daß die Regeln des IUK auch durchweg als Haager Regeln (HR) bezeichnet werden.

Es war den Vertragsstaaten des IUK freigestellt, die Regeln entweder in ihre nationale Gesetzgebung einzuarbeiten oder ihnen durch ein Einzelgesetz Wirksamkeit zu verleihen. Den ersten Weg ging Deutschland: Durch das Seefrachtgesetz (SFrG) vom 10. 8. 1937 wurden die Bestimmungen des HGB dem IUK angepaßt, während z. B. Großbritannien und die USA sowie weitere Länder des angelsächsischen Rechtskreises mit dem Carriage of Goods by Sea-Act (COGSA) Einzelgesetze verabschiedeten. Aufgrund der besonderen Bedeutung des angelsächsischen Rechtskreises für das internationale Seehandelsrecht (so sollen etwa 80 % der sich aus Charterpartien ergebenden Streitigkeiten vor englischen Gerichten oder Schiedsgerichten ausgetragen werden) wird nachfolgend, soweit von Interesse, rechtsvergleichend auf die entsprechenden Regelungen des COGSA und der englischen Literatur Bezug genommen. Dies insbesondere auch deshalb, weil die deutsche Literatur und Rechtsprechung zu der angeschnittenen Problematik nicht sehr ergiebig ist.

1. Art. 1 b IUK bzw. Art. 1 b brit. COGSA

„Contract of carriage“ applies only to contract of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same (Hervorhebungen durch den Verfasser).

2. Art. 5 II IUK bzw. Art. 5 II brit. COGSA

The provisions of this convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provisions regarding general average.

III. Meinungsstand

1. Gegen Rückwirkung

- (1) OLG Hamburg in VersR 57, 650 = Hansa 58, 87 = MDR 57, 744 (Urteil vom 5. 3. 1957, ergangen in Bestätigung des Urteils des LG Hamburg vom 31. 8. 1956).
- (2) Leuhn in Hansa 56, 1828.

2. Für Rückwirkung

a) Unter Bezugnahme auf § 663 a HGB

- (1) Gehlsen in VersR 58, 663 und VersR 59, 5.
- (2) Prüssmann¹⁾, § 663 a-c Rdn. 2.
- (3) Schaps/Abraham²⁾, § 663 a Rdn. 3.
- (4) Schlegelberger/Liesecke³⁾, § 663 a Rdn. 3.
- (5) Gramm⁴⁾, S. 186.
- (6) Dabelstein⁵⁾, S. 155.
- (7) Segelken⁶⁾, S. 359.
- (8) Puchta⁷⁾, S. 79-84.
- (9) Markianos⁸⁾, S. 74-75.
- (10) Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln S. 52/53; ders. in ZHR 121, Heft 112, S. 50/51.
- (11) Lorenz/Meyer⁹⁾, S. 74, Fußn. 35.

b) Unter Bezugnahme auf Art. 1 b COGSA

- (1) Scrutton¹⁰⁾, S. 412, 418.
- (2) Carver¹¹⁾, S. 42, 219, 351 = Rdn. 52, 253, 406.
- (3) Temperley-Vaughan¹²⁾, S. 16.
- (4) Colinvaux¹³⁾, S. 32/33.
- (5) Manca¹⁴⁾, S. 168, Fußn. 5.

c) Unter Bezugnahme auf Art. 1 b IUK

- (1) Markianos, S. 66/67.

IV. Auslegung nach dem Wortlaut des § 663 a HGB

Der Wortlaut des § 663 a HGB „... so gilt § 662 von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird“, spricht eindeutig gegen eine Rückwirkung. Es wird hiernach unterschieden zwischen dem Zeitraum vor und dem nach der Begebung des Konnossements. Der Zeitpunkt der Begebung, also nicht der der Ausstellung, soll entscheidend sein für den Beginn der zwingenden Haftung nach § 662 HGB.

In der amtlichen Begründung zu § 663 a HGB¹⁵⁾ heißt es: „Bei einer Raumverfrachtung ist es den Parteien unbenommen, ihre Vertragsbeziehungen ohne Rücksicht auf die zwingenden Vorschriften des Entwurfs zu gestalten. Das gilt nach § 663 a, abweichend von der allgemeinen Regel des § 662, auch dann, wenn der Raumverfrachter dem Charterer ein Konnossement ausstellt. Diese Vorschrift erklärt sich daraus, daß die wirtschaftliche Stellung des Charterers regelmäßig so stark ist, daß er eines besonderen gesetzlichen Schutzes gegenüber dem Raumverfrachter nicht bedarf. Begibt jedoch der Charterer dieses Konnossement an eine dritte Person, so unterliegt es von diesem Zeitpunkt ab den zwingenden Vorschriften des Gesetzes. Diesen widersprechende Vertragsabreden werden in diesem Zeitpunkt unwirksam“ (Hervorhebungen durch den Verfasser).

Die amtliche Begründung stellt also für den Eintritt der zwingenden Haftung auch auf den Zeitpunkt der Konnossementsbegebung ab, worauf das OLG Hamburg¹⁶⁾ zu Recht hinweist: Es wird ausdrücklich auf „diesen Zeitpunkt“ hingewiesen, von dem an § 662 eingreifen soll. Daraus kann sich dann nur ergeben, daß vor „diesem Zeitpunkt“ § 662 nicht eingreift, also der Konnossementsbegebung keine rückwirkende Kraft beizumessen ist.

Auch die Abstellung auf den Wortlaut des Art. 1 b IUK/COGSA ist nicht ergiebiger, wenn es dort heißt: „... from the moment at which such bill of lading regulates the relations between a carrier and a holder of the same“ (Bill of lading, der Verfasser).

Es ist Gehlsen¹⁷⁾ zwar zugestehen, daß im Sprachgebrauch temporale und rein konditionale Voraussetzungen häufig vermischt werden, jedoch ist ihm nicht zu folgen, wenn er meint, der Gesetzgeber hätte wohl die temporale Voraussetzung „von dem Zeitpunkt ab“ in Verkenning dessen, was er nun wirklich damit zum Ausdruck brachte, so gewählt, während er in Wirklichkeit eine konditionale Wendung wie „sobald, sofern oder wenn“ gemeint hätte. Man muß doch davon ausgehen, daß sich die beteiligten Kreise während der Beratungen des Gesetzentwurfs über die Bedeutung des Wortlauts bewußt waren, zumal die temporale Wendung nicht nur im Gesetz, sondern auch in der amtlichen Begründung sowie im IUK und im COGSA der konditionalen vorgezogen wird.

V. Auslegung nach dem Schutzzweck des § 662 HGB

1. Zeitpunkt des Entstehens der nicht abdingbaren Pflichten des Verfrachters gemäß § 662 HGB

- ¹⁾ Prüssmann, Seehandelsrecht, 1968.
- ²⁾ Schaps/Abraham, Das Seerecht, Bd. 1 und 2: Seehandelsrecht, 4. Aufl. 1978.
- ³⁾ Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1964.
- ⁴⁾ Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den HR, 1938.
- ⁵⁾ Dabelstein, Die Demise-Klausel, Diss. 1968.
- ⁶⁾ Segelken, Kapitänsrecht, 2. Aufl. 1974.
- ⁷⁾ Puchta, Die Gencon-Charter, Diss. 1968.
- ⁸⁾ Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Überseestudien, Heft 26, 1960.
- ⁹⁾ Lorenz/Meyer, Reeder und Charterer, Überseestudien, Heft 29, 1961.
- ¹⁰⁾ Scrutton, Charterparties and Bills of Ladings, 18. Aufl.
- ¹¹⁾ Carver, Carriage by Sea, 12. Aufl. 1971.
- ¹²⁾ Temperley-Vaughan, Carriage of Goods by Sea Act, 1924, 4. Aufl. 1932.
- ¹³⁾ Colinvaux, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924-1954.
- ¹⁴⁾ Manca, International Maritime Law, Bd. 2, 1970.
- ¹⁵⁾ Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger 1937, Nr. 186.
- ¹⁶⁾ OLG Hamburg in VersR 57, 651; Puchta S. 81.
- ¹⁷⁾ Gehlsen in VersR 59, 6.

a) § 559 HGB: Hiernach ist es Pflicht des Verfrachters, vor Beginn der Reise ein seetüchtiges Schiff zu stellen. Die Pflicht entsteht also vor Begebung des Konnossements.

b) § 606 HGB: Hier entstehen die Pflichten des ordentlichen Einladens und Stauens in der Regel vor Begebung des Konnossements, die Pflicht zur ordentlichen Ausladung nach Begebung, während sich die Pflicht zur ordentlichen Behandlung und Beförderung auf den gesamten Zeitraum erstreckt. Mithin erstreckt sich ein Großteil der Pflichten auf den Zeitraum vor Begebung des Konnossements.

Die sich aus den §§ 559 und 606 HGB ergebenden Pflichten, ein seetüchtiges Schiff zu stellen und die Güter ordnungsgemäß abzuliefern, gehören nach der Rechtsprechung zu den sogenannten Kardinalspflichten des Verfrachters¹⁸⁾, ihnen ist also eine besondere Bedeutung beizumessen. Würde man dem Wortlaut des § 663 a HGB folgen und eine Rückwirkung der zwingenden Haftung des § 662 HGB verneinen, im konkreten Fall die §§ 559 und 606 HGB also erst mit Begebung des Konnossements einsetzen lassen, würde dies dem Schutzzweck der Haager Regeln zuwiderlaufen, die aber gerade eine Stärkung des Konnossementsinhaberschutzes bezwecken. Diesem Konnossementsinhaber würde aber bei Verneinung der Rückwirkung jeglicher Schutz genommen, da hier Kardinalspflichten des Verfrachters relevant sind, die überwiegend nur vor der Begebung des Konnossements entstehen können.

2. Zeitraum der Haftung und Bestimmbarkeit des Zeitpunktes der Konnossementsbegebung

Der Verfrachter haftet gem. § 606 S. 2 HGB für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung der Güter entsteht und muß sich gem. § 607 I ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung wie eigenes Verschulden anrechnen lassen. Es ist hier zu beachten, daß es in der Praxis oft schon schwer genug ist zu beweisen, daß der Schaden in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Wenn dieser Zeitraum auch noch unterteilt werden sollte in den eine zwingende Haftung ausschließenden Zeitraum der Reise vor Begebung und den eine zwingende Haftung bewirkenden Zeitraum nach Begebung des Konnossements, so würde das zu einer erheblichen Erschwerung der Beweissituation des Konnossementsinhabers führen. Dies - gestützt auf den Wortlaut des § 663 a HGB - zu rechtfertigen, hieße Sinn und Zweck eines ganzen Normenkomplexes mit der Hypothek einer erheblichen Rechtsunsicherheit zu belasten. Wie sollte z. B. der Empfänger die Vermutung des § 608 II gem. § 608 III HGB widerlegen, wenn ein Fall des § 608 I Nr. 7 HGB vorliegt?

Man stelle sich auch den Fall einer Raumverfrachtung von Cuxhaven nach Esbjerg/Dänemark vor. Gem. Art. 2 DVOzSFrG greift hier der räumliche Geltungsbereich des § 662 HGB ein. Aufgrund der kurzen Reisedauer trifft das Schiff ca. 8 Stunden nach Auslaufen Cuxhaven in Esbjerg ein, wird dort sofort entladen und läuft gleich wieder aus. Infolge fehlerhafter Entladung tritt ein Schaden ein, für den der Verfrachter gem. § 606 HGB haftet, bei Verneinung der Rückwirkung der zwingenden Haftung des § 662 HGB aber nicht zwingend, da das Konnossement erst günstigstenfalls am nächsten Tag beim Empfänger eintrifft (eine andere Frage ist es, ob der Kapitän ohne Vorlegung der Konnossemente ausliefern durfte). Hieraus würde sich ergeben, daß sich der Empfänger bei kürzeren und längeren Reisen unterschiedlich stellen würde. Es liegt auf der Hand, daß ein derartig „unvernünftiges“ Ergebnis nicht im Sinne der Haager Regeln und des § 663 a HGB liegen kann. Wenn das OLG Hamburg die Meinung Scruttons¹⁹⁾, „eine strenge Auslegung der Worte ‚von dem Zeitpunkt ab‘ in Art. 1 b COGSA würde zu dem unvernünftigen Ergebnis führen, daß das Recht des Indossators gegenüber dem Verfrachter

in dem genauen Zeitpunkt der Begebung des Konnossements entstehen würde“, kritisiert, weil Scrutton den Nachweis, warum dieses Ergebnis „unvernünftig“ sei, schuldig bleibe²⁰⁾, so ergibt sich jedoch aus Vorstehendem, warum die Verneinung der Rückwirkung durch das OLG zu „unvernünftigen“ Ergebnissen führen muß.

3. Bedeutung des Konnossements als Wertpapier

Für eine Rückwirkung der zwingenden Haftung des § 662 HGB im Falle der Begebung des Konnossements an einen Dritten gem. § 663 a HGB spricht auch, daß dem Konnossement anderenfalls seine Bedeutung als Wertpapier genommen würde. Die gem. § 662 I zwingende Vorschrift des § 656 II HGB begründet die Vermutung des Konnossements, daß die Güter so übernommen wurden, wie sie im Konnossement beschrieben wurden. Bei Verneinung der Rückwirkung müßte diese Vermutung wegfallen, so daß mit Gehlsen²¹⁾ die Frage zu stellen ist, welchen Wert denn das Konnossement dann überhaupt noch hätte bzw. ob durch die Konstruktion einer fiktiven Ersatzübernahme der Güter im Zeitpunkt der Konnossementsbegebung an einen Dritten i. S. des § 663 a HGB die Evidenz der Unvernunft einer am Wortlaut des § 663 a HGB orientierten ex nunc-Wirkung bewiesen werden sollte. Das Konnossement als Wertpapier des Seerechts, das die in ihm aufgeführten Güter repräsentiert, wäre im Augenblick seiner Begebung ungeeignet, etwas über die Güter i. S. des § 643 Nr. 8 HGB auszusagen²²⁾ und würde damit seine Bedeutung als Wertpapier verlieren.

VI. Berücksichtigung von § 656 I und III HGB

1. Ansicht des OLG Hamburg

Das OLG Hamburg legt einer im Raumfrachtvertrag vereinbarten Haftungsbeschränkung, die gegen den zwingenden Rahmen des § 662 HGB verstoßen würde, die Bedeutung bei, daß sie mit Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. des § 663 a HGB ihre Wirksamkeit verliere und somit für nach diesem Zeitpunkt entstandene Schäden nicht eingreife, bis zur Begebung des Konnossements jedoch ihre Rechtswirksamkeit behalte, also nicht zurückwirke auf den Zeitpunkt der Übernahme der Güter durch den Verfrachter²³⁾.

Das OLG wendet sich dann gegen die Auffassung von Gram²⁴⁾ und Scrutton²⁵⁾, die der Konnossementsbegebung rückwirkende Kraft beimessen, indem es sich auf den Wortlaut des § 663 a HGB und der amtlichen Begründung hierzu stützt und meint, wenn der Gesetzgeber die Rückwirkung gewollt hätte, so hätte er dem § 663 a HGB folgenden Wortlaut geben müssen: „Wird bei einer Raumverfrachtung ein Konnossement ausgestellt und an einen Dritten begeben, so gilt § 662 HGB²⁶⁾.“

Hinsichtlich des Wortlauts müßte man nach m. E. tatsächlich die Rückwirkung verneinen (s. o. IV.), jedoch ergibt sich schon aus der oben (V. 1.-3.) dargelegten Argumentation, die sich am Schutzzweck des § 662 HGB orientiert, daß eine am Wortlaut des § 663 a HGB orientierte Auslegung abzulehnen ist.

Gram²⁷⁾ sprach sich für eine Rückwirkung aus, indem er ausführte, daß der Verfrachter sich dem Konnossementsinhaber gegenüber nicht auf dem § 662 HGB widersprechende Konnossementsbestimmungen berufen könne und daß dies auch dann gelte, wenn die Güter bereits vor der

¹⁸⁾ BGH in VersR 56, 370 = NJW 56, 1067; BGH in LM § 606 Nr. 4 HGB = VersR 74, 590; OLG Hamburg in VersR 72, 762.

¹⁹⁾ Scrutton, S. 412.

²⁰⁾ OLG Hamburg in VersR 57, 651.

²¹⁾ Gehlsen in VersR 59, 6.

²²⁾ Puchta, S. 84.

²³⁾ OLG Hamburg aaO, S. 650.

²⁴⁾ Gram, S. 186.

²⁵⁾ Scrutton, S. 412.

²⁶⁾ OLG aaO, S. 651.

²⁷⁾ Gram, S. 186.

Begebung des Konnossements verlorengegangen sind. Leider ist auch bei Gram m eine nähere Begründung für diese - seine Ansicht - nicht zu finden.

Das OLG hält ferner der Ansicht Sc r u t t o n s, daß eine Verneinung der Rückwirkung zu unvernünftigen Ergebnissen führen würde²⁸⁾, entgegen, daß „gewisse Unbequemlichkeiten für den Konnossementsinhaber, der auf seinen Kaufvertrag verwiesen würde, jedenfalls keinen Anlaß dafür geben dürfen, der Vorschrift des § 663 a HGB nachträglich ihre Bedeutung und für die Praxis ihre Bedeutung wohl so ziemlich überhaupt zu nehmen²⁹⁾. Zur Unterstützung seiner Ansicht beruft sich das OLG auf Le b u h n³⁰⁾, der sich auch gegen eine Rückwirkung ausgesprochen hatte. Jedoch brachte dieser in seinem Aufsatz keinerlei Argumente pro und contra Rückwirkung, sondern übernahm lediglich die Meinung des LG Hamburg, in dessen damals noch nicht rechtskräftiger Entscheidung vom 31. 8. 1956. Da das OLG dieses Urteil des LG in der Berufungsinstanz vollauf bestätigte, ist somit seiner Verweisung auf Le b u h n nur geringe Bedeutung beizumessen.

2. Kritik

Das OLG Hamburg verkennt die Bedeutung des § 656 HGB, indem es diese wichtige Norm einerseits nicht beachtet, andererseits aber an den Wortlaut des § 663 a HGB strengste Maßstäbe richtet. § 656 I HGB regelt ausdrücklich, daß das Konnossement für das Rechtsverhältnis Verfrachter - Empfänger maßgeblich ist, während gem. § 656 III für das Verhältnis Verfrachter - Befrachter die Bestimmungen des Frachtvertrages (der Charter-Partie) maßgeblich bleiben.

Die Begebung des Konnossements wirkt sich nicht auf das Verhältnis Verfrachter - Befrachter und den zwischen diesen Parteien geschlossenen Raumfrachtvertrag aus. Insofern übersieht das OLG auch die Entscheidung des BGH vom 20. 3. 1956³¹⁾, obwohl es bei dieser Entscheidung in der Revisionsinstanz um ein Urteil des gleichen OLG ging. Der BGH stellte ausdrücklich fest, daß wegen § 663 II Nr. 4 HGB Raumfrachtverträge in der Regel nicht dem § 662 HGB unterliegen und daß erst dann, wenn das ausgestellte Konnossement weiterbegeben wird, sich der Verfrachter trotz abweichender Bestimmungen der Charter-Partie gegenüber dem Konnossementsinhaber auf den Vorschriften des § 662 HGB entgegenstehende Beschränkungen der Haftung nicht mehr berufen kann. Dadurch würden aber die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter nicht geändert, so auch G ö t z³²⁾.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß auch unabhängig von der Regelung des § 656 I und III HGB dem § 563 II HGB der Rechtsgedanke zu entnehmen ist, daß sich die Verpflichtungen der Parteien des Raumfrachtvertrages nicht auf die Rechtsstellung eines Konnossementsinhabers auswirken sollen. Mit anderen Worten: Dieser kann sich gegenüber dem Verfrachter auf § 662 HGB berufen, obwohl der Befrachter es gem. Charter-Partie unter Umständen nicht kann. Dieses zusätzliche, von der Rechtsprechung und Literatur in diesem Zusammenhang bisher noch nicht betrachtete Argument, spricht somit auch gegen die vom OLG vertretene Auffassung, daß sich die Charter-Partie mit Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. des § 663 a HGB ändere. So behält also § 663 a HGB entgegen der Auffassung des OLG seine Bedeutung für die Praxis auch bei der Rückwirkung, indem sich mit der Begebung des Konnossements nicht der Inhalt der Charter-Partie, sondern der des Konnossements rückwirkend ändert.

Mit G e h l s e n³³⁾ ist also § 663 a HGB so auszulegen, daß das in den Händen des Befrachters befindliche Konnossement vor seiner Begebung an einen Dritten nur die Funktion einer Übernahmebescheinigung hat. Seine Funktion als Wertpapier erlangt es erst mit der Begebung an einen Dritten, so daß es in diesem Zeitpunkt dem zwingenden

Haftungsrahmen des § 662 HGB unterliegt. § 663 a HGB greift insofern nicht in die zeitliche Umgrenzung der Haftungsbestimmungen ein, sondern setzt diese mit der Begebung des Konnossements voll in Kraft. Denn, und darauf weist P r ü s s m a n n³⁴⁾ zu Recht hin, der Anspruch aus dem Konnossement auf unbeschädigte Auslieferung der Güter ist bereits mit der Ausstellung des Konnossements aufschiebend bedingt entstanden, so daß die zwingende Haftung dann auf den Zeitpunkt der Güterübernahme durch den Verfrachter zurückwirkt.

Im gleichen Sinne auch L i e s e c k e³⁵⁾, der zutreffend bemerkt, die einheitliche Beförderungsleistung des Verfrachters gegenüber dem Empfänger könne nicht in die Zeit vor und die nach Begebung des Konnossements getrennt werden, so daß es für den Empfänger als bereits mit der Konnossementsausstellung bedingt Berechtigtem nicht darauf ankomme, wann der Haftungsfall eingetreten sei.

So nehmen auch G ö t z³⁶⁾ unter dem Gesichtspunkt, daß der Schutz des Konnossementsinhabers dies erfordere, Markianos³⁷⁾ unter Hinweis auf die Entstehungsgeschichte der Haager Regeln, A b r a h a m^{37a)} unter Hervorhebung des Rechtsschutzbedürfnisses des Konnossementsinhabers, D a b e l s t e i n³⁸⁾, S e g e l k e n³⁹⁾ und L o r e n z / M e y e r⁴⁰⁾ neben den bisher zitierten Autoren Rückwirkung an.

VII. Standpunkt der Rechtsprechung und Literatur zu Art. 1 b IUK/COGSA

1. Rechtsprechung

Soweit dem Verfasser ersichtlich, hat auch die englische Rechtsprechung zur Frage der Rückwirkung noch nicht ausdrücklich Stellung bezogen. Jedoch weist G ö t z⁴¹⁾ auf eine Entscheidung des House of Lords in Sachen S. S. Co. gegen A/V Karlishamns Oljefabriker hin⁴²⁾, die dem Empfänger zusprach, sich auf Verletzungen der nach dem Konnossement bestehenden Verfrachterpflichten so zu berufen, als seien die Konnossementsklauseln zwischen ihm und dem Verfrachter von Anfang an wirksam gewesen. Diese Entscheidung zeigt auf, daß die Tendenz der englischen Rechtsprechung zur Rückwirkung neigt.

2. Literatur

Auch Sc r u t t o n hat sich eindeutig für eine Rückwirkung ausgesprochen⁴³⁾. G e h l s e n dagegen bemüht sich in seinem Aufsatz⁴⁴⁾ zu erkunden, wo denn die Zweifel Sc r u t t o n s, ob nun Rückwirkung eingreife oder nicht, zu finden seien. Auf diese Zweifel hatte G r a m m⁴⁵⁾ hingewiesen und auch nach A b r a h a m soll Sc r u t t o n zweifeln⁴⁶⁾. Jedoch ist es dem Verfasser unklar, weshalb beide Autoren die eindeutige Stellungnahme Sc r u t t o n s für die Rückwirkung als Zweifel einstufen; denn Sc r u t t o n schreibt auf S. 418, nachdem er die Frage stellt, ob die Rückwirkung der zwingenden Haftung bis zum Ladebeginn eingreife: „On the whole we prefer the view that, when once the contract has become a contract of carriage within

²⁸⁾ Sc r u t t o n, S. 412.

²⁹⁾ OLG aaO, S. 651.

³⁰⁾ Le b u h n in Hansa 56, 1828.

³¹⁾ BGH in VersR 56, 380.

³²⁾ G ö t z in ZHR 121, Heft 112, S. 50.

³³⁾ G e h l s e n in VersR 59, 6.

³⁴⁾ P r ü s s m a n n, § 663 a-c Rdn. 2.

³⁵⁾ S c h l e g e l b e r g e r / L i e s e c k e, § 663 a Rdn. 3.

³⁶⁾ G ö t z in Das Seefrachtrecht der HR, S. 52/53, und ZHR 121, Heft 112, S. 50/51.

³⁷⁾ M a r k i a n o s, S. 75.

^{37a)} S c h a p s / A b r a h a m, § 663 a, Rdn. 3 und Anhang III zu 663 b Rdn. 11.

³⁸⁾ D a b e l s t e i n, S. 155.

³⁹⁾ S e g e l k e n, S. 359.

⁴⁰⁾ L o r e n z / M e y e r, S. 74, Fn. 39).

⁴¹⁾ G ö t z in Das Seefrachtrecht der HR, S. 52, und ZHR aaO, S. 50.

⁴²⁾ (1949) 1 All E.R. 9, 17.

⁴³⁾ Sc r u t t o n, S. 412, 418.

⁴⁴⁾ G e h l s e n in VersR 58, 663 (665).

⁴⁵⁾ G r a m m, S. 186.

⁴⁶⁾ S c h a p s / A b r a h a m, § 663 a Rdn. 3.

the meaning of the Rule, the Rules apply and relate back to the beginning of the carriage of the goods, i. e. the beginning of the loading."

Noch eindeutiger Scrutton auf S.412: "When the Rules attach to such bill of lading by reason to its indorsement by the charterer, it is submitted that they will relate back to the beginning of the loading. A stricter construction of the words in Art. 1 b 'from the moment' would lead to the unreasonable result that rights of the indorsee against the carrier would turn upon the exact moment of the negotiation of the bill of lading" (Hervorhebungen durch den Verfasser).

Zitiert wurde die 18. Auflage von Scrutton, jedoch findet sich gleicher Text auch auf folgenden Seiten der Vorauflagen: 18. Auflage, S. 418 = 16. Auflage, S. 469 = 15. Auflage, S. 454; 18. Auflage, S. 412 = 16. Auflage, S. 463 = 15. Auflage, S. 448.

Man kann also selbst aus der Äußerung Scruttons auf Seite 418 "on the whole we prefer" keine Zweifel herauslesen, sondern bestenfalls eine Tendenz für Rückwirkung. Die von Gramm erwähnten und von Gehlsen und Abraham als existent bezeichneten Zweifel Scruttons lassen sich jedoch daraus erklären, daß Gramm sich auf die von Porter und McNair verfaßte 13. Auflage dieses Standardwerkes über Konnossemente und Charter-Partien bezieht (Scrutton war Co-Autor bis zur 11. Auflage und starb 1934). In der 13. Auflage heißt es nämlich: "... it is doubtful, whether the indorsee of the bill of lading will have the advantage of the Rules, the loss having occurred before the Rules apply."

Daß diese Zweifel, die Scrutton in der 13. Auflage durchblicken ließ, schließlich beseitigt wurden, könnte daran liegen, daß von der 14. Auflage an neben McNair neu als Co-Autor (für Porter) Mocatta eintrat und eine eindeutige Stellungnahme bewirkte.

Eindeutig ist auch die Stellungnahme von Carver auf S. 42: "When, however, a bill of lading has been given and taken, its provisions must be considered to relate back, and apply to what has been done in regard to the shipment before it was given. It is to be taken as the expression of the contract under which everything has been done. Thus, the exceptions of risks contained in it apply to the stowage of the goods, although that may have been completed before the bill of lading was given."

Carver schreibt dann auf S. 219 über die Wirkung der Konnossementsbegebung: "A new contract then appears to spring up between the carrier and the consignee or indorsee on the terms of the bill of lading, and, in general, the consignee then acquires the right to claim for breaches of that contract before, as well as after, the transfer of the bill, and the provisions of the bill must be considered to relate back and apply to what has been done in regard to the shipment, even before it was originally issued. It seems fairly clear, therefore, that the consignee then acquires all the rights of a shipper under the Rules, except the right to demand a bill of lading complying with Art. III r. 3, if the bill in question does not do so, and that he is able to claim on the basis of the Rules, in respect of a loss which occurred before the bill was transferred to him" (Hervorhebungen durch den Verfasser).

Carver spricht sich also auch eindeutig für eine Rückwirkung aus. Verwirrend mag vielleicht die Formulierung auf Seite 219 "a new contract then seems to spring up between the carrier and the consignee or indorsee on the terms of the bill of lading" sein, so daß man meinen könnte, auch zwischen Verfrachter und Konnossementsinhaber würde ein neuer Vertrag entstehen. Jedoch ist unter dem Wort "contract of carriage" des IUK bzw. COGSA ein Sammelbegriff zu verstehen, unter den sowohl der Frachtvertrag als zweiseitiger Vertrag als auch das Konnossement als einseitige Urkunde fallen⁴⁷⁾, arg. Art. 1 b IUK/COGSA.

Auch Temperley-Vaughan⁴⁸⁾ spricht sich für eine Rückwirkung aus, da eine ex nunc-Wirkung zu dem ungewöhnlichen und nicht überzeugenden Ergebnis führen würde, daß die Beförderungsbedingungen sich während der Reise ändern würden. Den vorstehenden, sämtlich für Rückwirkung plädierenden Autoren schließen sich ferner Colinveaux⁴⁹⁾ und Manca⁵⁰⁾ an.

Markianos führt bei seiner Beurteilung des Art. 1 b IUK noch an, daß im Falle einer ex nunc-Wirkung der zwingenden Haftung die Stellung dieses Konnossementinhabers schlechter sei als die jenes Inhabers, dessen Konnossement ursprünglich nicht dem Charterer, sondern einem anderen Ablader ausgestellt wurde, weil im letzten Fall der Beförderer für alle Schäden Haager-Regel-mäßig haften würde, die seit der Ausstellung des Konnossements eingetreten sind⁵¹⁾.

Sollte Markianos hier zwischen den beiden Möglichkeiten unterscheiden, daß der Verfrachter bei einer Raumvercharterung einerseits das Konnossement an einen Charterer, der zugleich Ablader ist, andererseits aber an einen vom Charterer verschiedenen Ablader ausstellen kann und hieran unterschiedliche Rechtsfolgen knüpfen, so wäre das nicht richtig, da in beiden Fällen zur Herbeiführung der zwingenden Haftung die Begebung des Konnossements an einen Dritten i. S. des § 663 a HGB bzw. Art. 1 b IUK/COGSA erforderlich ist.

Sollte er jedoch mit seiner Alternative einen Vergleich zum Stückgutfrachtvertrag gezogen haben (was wohl mangels besonderen Hinweises unwahrscheinlich ist), dann hätte er in der Tat recht: Beim Stückgutfrachtvertrag greift die zwingende Haftung des § 662 HGB mit der Ausstellung des Konnossements an den Ablader ein, hier gilt die Sonderregelung des Art. 1 b IUK bzw. § 663 a HGB nicht. Es kann nicht Sinn der Haager Regeln bzw. des IUK sein, den Inhaber eines Konnossements bei der Stückgutverfrachtung schon mit der Ausstellung des Konnossements bzw. der Übernahme der Güter zu schützen, den Inhaber eines Konnossements bei einer Raumverfrachtung dagegen erst mit Konnossementsbegebung. In der Tat war es Zweck der Haager Regeln, die Haftung des Verfrachters gegenüber dem Konnossementsinhaber auf eine einheitliche Grundlage zu stellen und letzteren vor allem vor überwiegenden Freizeichnungen des Verfrachters zu schützen, so daß die Einräumung eines Schutzes des Verfrachters bei der Raumcharter durch Nichteingreifen der zwingenden Haftung des § 662 in der Zeit vor Begebung des Konnossements an einen Dritten den Schutzzweck ins Gegenteil verkehren würde und dem Konnossementsinhaber zudem die ohnehin schwierige Beweisführung noch mehr erschweren bzw. unmöglich machen würde. Wo würde der Schutz des Konnossementsinhabers bleiben, wenn er bei Anerkennung einer ex nunc-Wirkung mit dem OLG Hamburg für die vor der Begebung des Konnossements entstandenen Schäden auf seinen Kaufvertrag verwiesen würde?

VIII. Änderungen durch die Hamburg-Rules

Die von der Internationalen Seerechtskonferenz am 31.3.1978 in Hamburg verabschiedeten sog. Hamburg-Rules werden voraussichtlich erst in einigen Jahren in Kraft treten. Auch sie gelten nicht für Charterverträge, es sei denn, bei diesen wird ein Konnossement ausgestellt. Die Fassung der Hamburg-Rules, die auf Art. 1 b IUK/COGSA bzw. auf § 663 a HGB Bezug nimmt, lautet:

Art. 2 III Hamburg-Rules: The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party,

⁴⁷⁾ Gehlsen in VersR 58, 665.

⁴⁸⁾ Temperley-Vaughan, S. 16, 17.

⁴⁹⁾ Colinveaux, S. 32.

⁵⁰⁾ Manca, S. 168, Fn. 5).

⁵¹⁾ Markianos, S. 67.

the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relations between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

Hieraus ergibt sich, daß der alten Fassung in § 663 a HGB „von dem Zeitpunkt ab“ bzw. in Art. 1 b IUK/COGSA „from the moment at which“ keine temporale Bedeutung mehr,

sondern eine konditionale gegeben wird: „... if it governs ...“ Das kommende Recht wird also auch vom Wortlaut her eindeutig klarstellen, daß der Begebung des Konnossements ex tunc- und nicht ex nunc-Wirkung zukommt und somit zumindest diesbezüglich erheblich zu einer erstrebenswerten Rechtssicherheit beitragen.

Die Bewertung des Verlustes einer günstigeren Rangstelle im Kfz-Brief nach einem Totalschaden

- Zugleich kritische Stellungnahme zu BGH vom 7. 3. 1978 (VersR 78, 664) -

Von Manfred Klimke, Bremen

I. Problemstellung

1. Einführung in die rechtliche Problematik

Nach wie vor ist in Literatur und Judikatur die Frage außerordentlich umstritten, in welcher Weise der Verlust einer Rangstelle im Kfz-Brief nach einem Totalschaden als wertbildender - unter dieser Prämisse wohl zutreffender: wertmindernder - Faktor im Zuge der Schadenregulierung zu berücksichtigen ist. Die in Rechtsprechung und Rechtslehre überwiegend vertretene Auffassung geht dahin, daß die nachrangige Eintragung im Kfz-Brief zwar einen Nachteil für den Geschädigten bedeutet, daß es jedoch keine sachgerechte Lösung darstellen würde, ihn undifferenziert in der Weise auszugleichen, daß dem Geschädigten ein - vorwiegend mit 10% angenommener - „Zweithandzuschlag“ (II. 1.) zugesprochen wird¹⁾. In diesem Zusammenhang sei zunächst noch darauf hingewiesen, daß der überwiegend gewählte Terminus „Zweithandzuschlag“ etwas unscharf erscheint und die hier interessierende Problematik nicht in ihrer ganzen „Bandbreite“ umfaßt, weil auch der spätere Eigentumswechsel - beispielsweise von der dritten in die vierte Hand - vom Prinzip her als ausgleichsfähiger Schaden zu werten ist. Der Schaden wird jedoch mit jedem bereits aus anderem Anlaß vorausgegangenen Eigentumswechsel zunehmend geringer.

Auch die von der Fachwelt mit großer Spannung erwartete Grundsatzentscheidung des BGH vom 7. 3. 1978²⁾, die an anderer Stelle (III. 1.) noch etwas ausführlicher gewürdigt werden soll, hat bedauerlicherweise nicht zu einer überzeugenden Lösung dieses Problems geführt. Auf der anderen Seite sind sich im Ausgangspunkt der Betrachtung nahezu alle maßgeblichen Strömungen darin einig, daß der Verlust der ursprünglichen - vornehmlich natürlich der ersten - Rangstelle im Kfz-Brief nach einem fremdverschuldeten Totalschaden für den Ersatzpflichtigen einen Nachteil mit der Rechtsqualität eines meßbaren Schadens darstellt, der im Zuge der Schadenregulierung nicht unberücksichtigt bleiben darf. Der unvermindert heftige Streit bezieht sich im wesentlichen also nur auf die Frage, in welcher Form dieser Schaden auszugleichen ist.

2. Das praktische Beispiel

Die hier interessierende Problematik soll zunächst einmal an einem markanten Beispiel aus der Praxis der Schadenregulierung dargestellt werden. Nehmen wir den Fall, daß der Halter und Eigentümer eines ohne eigenes Verschulden totalbeschädigten Kraftfahrzeugs (Kfz) diesen Wagen ursprünglich neu erworben hat und demgemäß als (bisher) erster und einziger Eigentümer im Kfz-Brief eingetragen ist. Nachdem ein technischer Sachverständiger festgestellt hat, daß mit Rücksicht auf das ungünstige Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Wiederbeschaffungswert ein „echter“ Totalschaden im Sinne von § 251 Abs. 2 BGB vorliegt, sieht der Geschädigte von der - technisch an sich möglichen - Reparatur ab und beschafft sich unverzüglich ein Ersatzfahrzeug.

Da das eigene - totalbeschädigte - Kfz bereits mehrere Jahre alt war, muß der Geschädigte sich nach vorherrschender Auffassung mit einem Gebrauchtwagen³⁾ begnü-

gen. Er erwirbt im Zuge der Ersatzbeschaffung ein Fahrzeug, das sich bisher in erster Hand befunden hat und nunmehr nach der Wiederezulassung auf den Namen des Geschädigten durch die unvermeidliche Eintragung im Kfz-Brief in zweite Hand übergeht. Dies bedeutet im wirtschaftlichen Ergebnis, daß der Geschädigte, der bisher Eigentümer eines Ersthandfahrzeugs war, nunmehr ein Zweithandfahrzeug - mit einem weiteren Stempel im Kfz-Brief - erworben hat.

3. Objektive Wertschätzung im Rechtsverkehr

Es bedarf an sich keiner Frage, daß der Geschädigte bei der späteren Veräußerung dieses Ersatzfahrzeugs, selbst wenn es ansonsten in den technischen Daten, seinem optischen Gesamteindruck und seiner sonstigen Beschaffenheit dem totalbeschädigten Kfz entspricht, nur einen geringeren Erlös im Verhältnis zu dem Betrag erzielen kann, den er erlöst hätte, wenn es ihm möglich gewesen wäre, sein eigenes Fahrzeug - ohne das zum Ersatz verpflichtende Ereignis - aus erster Hand anzubieten.

Man wird auch nicht davon ausgehen können, daß die mindere Einschätzung im Rechtsverkehr je nachdem, ob es sich um ein Ersthand- oder Zweithandfahrzeug handelt, auf unbegründeten Vorurteilen und rational nicht nachvollziehbaren Abneigungen beruht. Aber selbst wenn diese Voraussetzungen vorliegen würden, könnte der Ersatzpflichtige sich darauf nicht berufen, da es nach vorherrschender Meinung - ähnlich wie bei Unfallfahrzeugen bezüglich des merkantilen Minderwertes - allein darauf ankommt, in welcher Weise der Rechtsverkehr ein derartiges Fahrzeug bewertet. Bereits bei dieser Einschätzung handelt es sich - gleichgültig, auf welchen Erwägungen sie auch immer beruht - um einen wertbildenden und damit marktrelevanten Faktor.

a) Unterschiedlicher Pflege- und Fahrstil

Zunächst einmal befürchten die potentiellen Käufer-schichten, die die Wertschätzung im Rechtsverkehr bestimmen, daß ein Fahrzeug, das häufiger seinen Halter (Eigentümer) gewechselt hat, schon deswegen über einen

¹⁾ vgl. dazu beispielsweise BGH v. 7. 3. 1978 VersR 78, 664 = BB 78, 831 (m. Einschränkungen und nicht unbedenklicher Begründung); OLG Düsseldorf r + s 74, 79; OLG Düsseldorf NJW 77, 719 = VersR 77, 672 (L) Nr. 623; LG Augsburg VersR 76, 976 = r + s 76, 261; LG Marburg r + s 77, 61 (als Berufungsinstanz von AG Biedenkopf r + s 76, 167); Krumme/Steffen, StVG 1977 § 11 Rz 16; VGT 1978 bei Klingmüller VersR 78, 215 (216) Entschließung des Arbeitskreises IV Ziff. 2 mit den Anmerkungen von Hörl in Verkehrsfall 78, 42 und dem Referat von Jordan; Himmelreich/Klimke, Kfz-Schadenregulierung, Rz 1086 ff.; Werner-Verlag, Düsseldorf, 1979; Klimke NJW 74, 2128; - a. M. OLG Köln NJW 74, 2128 (m. krit. Anm. v. Klimke NJW 74, 2128); OLG Köln VersR 75, 162; OLG Karlsruhe vom 16. 6. 1971 NJW 71, 1809 (bezogen allerdings auf das Vertragsrecht im Falle der Wandlung oder Anfechtung); LG Düsseldorf r + s 74, 21; LG Duisburg r + s 76, 79; LG Duisburg r + s 76, 123; LG Hanau r + s 77, 125; LG Düsseldorf v. 7. 3. 1974 DAR 74, 215 (dort allerdings gewissermaßen mit umgekehrten Vorzeichen: Abzug bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes); LG Hanau vom 24. 1. 1977 DAR 78, 16; AG Köln vom 28. 5. 1976 NJW 77, 109 = VersR 77, 554 (L) = r + s 77, 62.

²⁾ VersR 78, 664 = BB 78, 831.

³⁾ vgl. dazu beispielsweise BGH VersR 66, 830; OLG Nürnberg DAR 63, 268; OLG Celle VersR 63, 49; KG VersR 71, 256; OLG Hamburg VersR 64, 1175 = MDR 64, 321; LG München I VersR 65, 145; LG Hannover VersR 68, 101; Walter, Regulierung des Kfz-Schadens, 1. Teil, B II 1, S. 24 f. (4. Aufl.); Krumme/Steffen, § 11 StVG, 1977, Rz 16; Himmelreich/Klimke, Kfz-Schadenregulierung Rz 1150 ff.